നൽകി. നേരത്തെ 13 ലക്ഷം രൂപയോളം ചെലവാക്കി റോഡിന്റെ മെറ്റലിംഗ് ഉൾപ്പടെയുള്ള പണി പൂർത്തിയായതാണ്. അഞ്ചുലക്ഷം രൂപ കൂടി ചെലവാക്കിയാൽ റോഡിന്റെ ടാറിംഗും ഒരു കലുങ്കിന്റെ പണിയും പൂർത്തിയാക്കാൻ സാധിക്കും. ആ റോഡ് ടാർ ചെയ്യാത്തതുകൊണ്ട് ഇപ്പോഴും ഗതാഗതയോഗ്യമല്ല. ജീപ്പിന് പോലും അതുവഴി പോകാൻ സാധിക്കുകയില്ല. സാമ്പത്തിക പരാധീനതയെപ്പറ്റി മന്ത്രി പറയും ആനയെ വാങ്ങിക്കാം തോട്ടി വാങ്ങാൻ നിവൃത്തിയില്ല എന്നു പറയുന്നതുപോലെയാണ് അഞ്ചു ലക്ഷം രൂപകൂടി ചെലവാക്കിയാൽ റോഡിന്റെ പണി ബാക്കി നടത്താൻ സാധിക്കും. അതു ചെയ്യുകയില്ല, ആ റോഡ് ഫലപ്രദമാകുകയുമില്ല. ഓരോ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലും രണ്ട് റോഡ് മാത്രം എന്ന സമീപനം മാറ്റി ദയവായി മലബാറിൽ പൊതുവേയും മലയോര മേഖലക്ക് പ്രത്യേകിച്ചും പരിഗണന കൊടുക്കാനും ഹിൽറോഡുകളിൽ ബാക്കിയുള്ളതിന്റെ പണി എത്രയും വേഗം ആരംഭിക്കാനും മന്ത്രി ശ്രദ്ധിക്കണം.

ഉപമുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. അവുക്കാദർകുട്ടി നഹ) : സർ, 1981-ൽ 9.60 ലക്ഷം രൂപയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് അനുമതി നൽകിയതാണ്. അതിൽ മെറ്റലിംഗ് മാത്രമേ ഉണ്ടായിരുന്നുള്ളൂ. പിന്നീട് ടാറിംഗ് ഉൾപ്പടെ 18.73 ലക്ഷം രൂപയുടെ റിവൈസ്ഡ് എസ്റ്റിമേറ്റിന് ഭരണാനുമതി നൽകി. കുറേ വർക്ക് നടന്നു. ഈ വർഷത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽ തുക കൊള്ളിച്ചിട്ടില്ല, അതുകൊണ്ട് ബാക്കി പ്രവർത്തനത്തിനുള്ള അനുമതി ചീഫ് എൻജിനീയർ ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. അത് പരിശോധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

5. വടകര റെയിൽവേ ഗേറ്റിനു സമീപം ഓവർബ്രിഡ്ജ് നിർമ്മാണം

ശ്രീ. കെ. ചന്ദ്രശേഖരൻ : സർ, വടകരക്ക് വേണ്ടതായിട്ടുള്ള രണ്ട് ഓവർബ്രിഡ്ജുകളുടെ കാര്യം സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. നാഷണൽ ഹൈവേ 17-ന്റെ വടകര ബൈപാസ്സിന്റെ വടക്കുഭാഗം ചോറോട് റെയിൽവേ ഗേറ്റിന് അടിയന്തിരമായി ഒരു ഓവർബ്രിഡ്ജ് ആവശ്യമാണ്. അരമണിക്കൂർ കൂടുമ്പോൾ വണ്ടികൾ പോകും, ട്രെയിനുകൾ പോകും. വളരെയധികം വാഹനങ്ങൾ ആ ഭാഗത്തു തിങ്ങുന്നുണ്ട്; അതുകൊണ്ട് 17-ാം നമ്പർ നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ബ്ലോക്ക് വരുന്നു. ആ നിലയിൽ 17-ാം നമ്പർ നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ ഗതാഗതത്തിനും വടകരയിലെ ട്രാഫിക്ക് ബ്ലോക്ക് ഇല്ലാതാക്കാനും സംസ്ഥാന അടിസ്ഥാനത്തിലെ ആവശ്യമെന്നുള്ള നിലയിലും വടകരയുടെ ആവശ്യം എന്ന നിലയിലും ഒരു ഓവർബ്രിഡ്ജ് അത്യാവശ്യമാണ്. അലൈൻമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നുവെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. അത് സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റിനു കൊടുത്തിട്ട് കേന്ദ്രത്തിന്റെ പെർമിഷൻ കിട്ടിയോ എന്നറിയില്ല. അത് കൊടുത്തിട്ട് മൂന്നുനാല് കൊല്ലം കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്.

മറ്റൊരു കാര്യം–വടകര മുനിസിപ്പൽ ടൗണിന്റെ മദ്ധ്യഭാഗത്ത്, ടൗണിലെ ബസ്സാറിനേയും താഴേങ്ങാടിയിലെ ബസ്സാറിനേയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള ഒരു ഓവർബ്രിഡ്ജ് അത്യാവശ്യമാണ്.. താഴേങ്ങാടിക്കാർക്ക് ഇന്ന് ടൗണിലേക്ക് വരാൻ ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. ആശുപത്രിയിലേക്ക് പോകാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. അതിനുവേണ്ടി 5-12-1985-ൽ മുനിസിപ്പൽകൗൺസിൽ 75 ശതമാനം ചെലവ് വഹിക്കാമെന്ന് തീരുമാനമെടുത്തിട്ടുണ്ട്. 24-6-1986-ൽ റെഫറൻസ് നമ്പർ 6990 ആയി വടകര മുനിസിപ്പാലിറ്റി, മുനിസിപ്പാലിറ്റീസ് ഡയറക്ടറെ ഈ തീരുമാനം അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ചോറോഡ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

റെയിൽവേഗേറ്റ്, നാഷണൽ ഹൈവേ ബൈപാസ് നമ്പർ 17-ൽ ഉള്ളതാണ്. മറ്റൊന്ന് താഴേങ്ങാടി ടൗണിലുള്ളതാണ്. ആദ്യത്തേത് സംസ്ഥാനാടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള ആവശ്യമാണ്. അതിന് മുനിസിപ്പാലിറ്റിയുടെ പണമടയ്ക്കേണ്ടതായുണ്ട്. രണ്ടാമത്തേതിന് പണമടക്കേണ്ടതില്ല, മുനിസിപ്പാലിറ്റിക്ക് പുറത്താണ്. ആ നിലയിൽ ഈ രണ്ട് ഓവർബ്രിഡ്ജിന്റെയും കാര്യം അടിയന്തിരമായി ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതാണ് എന്ന് ഞാൻ പറയുകയാണ്.

വിദ്യുച്ഛക്തി വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള) : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട വടകര മെമ്പർ പറഞ്ഞത് വടകര-മാഹി ഓവർബ്രിഡ്ജിനെക്കുറിച്ചാണ്. ഈ ഓവർബ്രിഡ്ജ് എടുക്കുന്നതിന് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ നിയമം അനുസരിച്ചുള്ള ഒരു ലക്ഷം യൂണിറ്റ് വെഹിക്കിൾട്രാഫിക്ക് ഉള്ള റോഡുകളിൽ മാത്രമേ സെന്ട്രൽഷെയർ പൂർണ്ണമായി മുടക്കിയുള്ള ഓവർബ്രിഡ്ജുകൾ പണിയുകയുള്ളു. അതായത് ഇവിടെ ഒരു ഡബിൾ ലൈൻ ട്രാഫിക്ക് വന്നുകഴിഞ്ഞാൽപോലും ഇന്നുള്ളതിനേക്കാൾ ട്രെയിനും ഗുഡ്സ് ട്രാഫിക്കും ഉള്ള റോഡുകളായി മാറിയാലേ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ഇതിന്റെ മുഴുവൻ ഷെയറും വഹിക്കുകയുള്ളു.

രണ്ടാമത്തേത് കോസ്റ്റ് ഷെയറിംഗാണ്. അതായത് പകുതിപ്പകുതി വീതം വഹിക്കേണ്ടതാണ്. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് പകുതി, സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് പകുതി. കോസ്റ്റ് ഷെയറിംഗിൽ ഇത് ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. പക്ഷേ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് 1974-ൽ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിച്ച മേൽപാലങ്ങളുടേയും, കീഴ്പാലങ്ങളുടേയും—രണ്ടിന്റേയും—പ്രയോറിറ്റി ലിസ്റ്റിൽ 17-ാമതായി ഈ പാലം ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. അങ്ങനെ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്നു മാത്രമല്ല, നമ്മുടെ ബഡ്ജറ്റിൽ 100 രൂപ ടോക്കൺ പ്രൊവിഷൻ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുമുണ്ട്. അദ്ദേഹം പറഞ്ഞതുപോലെ ഈ പാലത്തിന്റെ ഒരു റഫ് എസ്റ്റിമേറ്റ് എടുക്കാൻ—എസ്റ്റിമേറ്റ് എടുക്കുന്നത് നമ്മളല്ല, റെയിൽവേബോർഡാണ്—ഇതിന്റെ അലയിൻമെന്റ് സംസ്ഥാനഗവൺമെന്റ്—അംഗീകരിച്ച് കൊടുത്തിട്ടുണ്ടെന്നു പറഞ്ഞു ; അത് ശരിയാണ്. ഇതിന് എസ്റ്റിമേറ്റ് എടുത്തതിനുശേഷം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനോട് ആവശ്യപ്പെടുകയാണ് പതിവ്. ഒന്നുകിൽ കോസ്റ്റ് ഷെയറിംഗിൽപെടുമെങ്കിൽ അത് അടയ്ക്കാൻ പറയുക, അല്ലെങ്കിൽ മുഴുവൻ തുകയും സെൻറേജ് ചാർജ്ജും ഉൾപ്പെടെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ബഡ്ജറ്റിൽ പ്രൊവൈഡ് ചെയ്തിരിക്കുന്ന ജോലി എന്നുള്ള നിലക്ക് അടയ്ക്കുന്നതിന് റെയിൽവേ ബോർഡ് ആവശ്യപ്പെടുക ; ഇതൊന്നും ഇതുവരെ റയിൽവേയിൽനിന്ന് ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ഈ സഭ പാസ്സാക്കിയ ബഡ്ജറ്റിൽ 100 രൂപ ടോക്കൺപ്രൊവിഷനായി പ്രൊവൈഡ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഇത് കിട്ടുന്ന മുറക്ക് മേൽ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാനേ നമുക്ക് കഴിയുകയുള്ളു.

രണ്ടാമതായി അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത്, കോസ്റ്റ് ഷെയറിംഗ് അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഫോറോഡ് പാലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചാണ്. അത് എറ്റെടുക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് സന്നദ്ധമാണ്. അക്കാര്യം റെയിൽവേയെ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന് മുനിസിപ്പാലിറ്റി കോസ്റ്റ് വഹിക്കുമെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. ഈ റോഡിന്റെ പണി പകുതി-പകുതി അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഈ റോഡും പാലവും റെയിൽവേബോർഡ് ഏറ്റെടുക്കണമെന്ന് വളരെ ശക്തിയായി ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതിന്റേയും യാതൊരു മറുപടിയും റെയിൽവേബോർഡിൽ നിന്നും ലഭിച്ചിട്ടില്ല. വീണ്ടും ഈ കാര്യം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് റയിൽവേ ബോർഡുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചെയ്യാവുന്നത് ചെയ്യാം. ഇത്രയുമാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ കൈവശമുള്ള വിവരമനുസരിച്ച് പറയാൻ കഴിയുന്നത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly